

Un legs fragile

Robert Mayrand

Numéro 156, printemps 2018

Patrimoine et changements climatiques. Contre temps et marées

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/87909ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (imprimé)

1923-2543 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

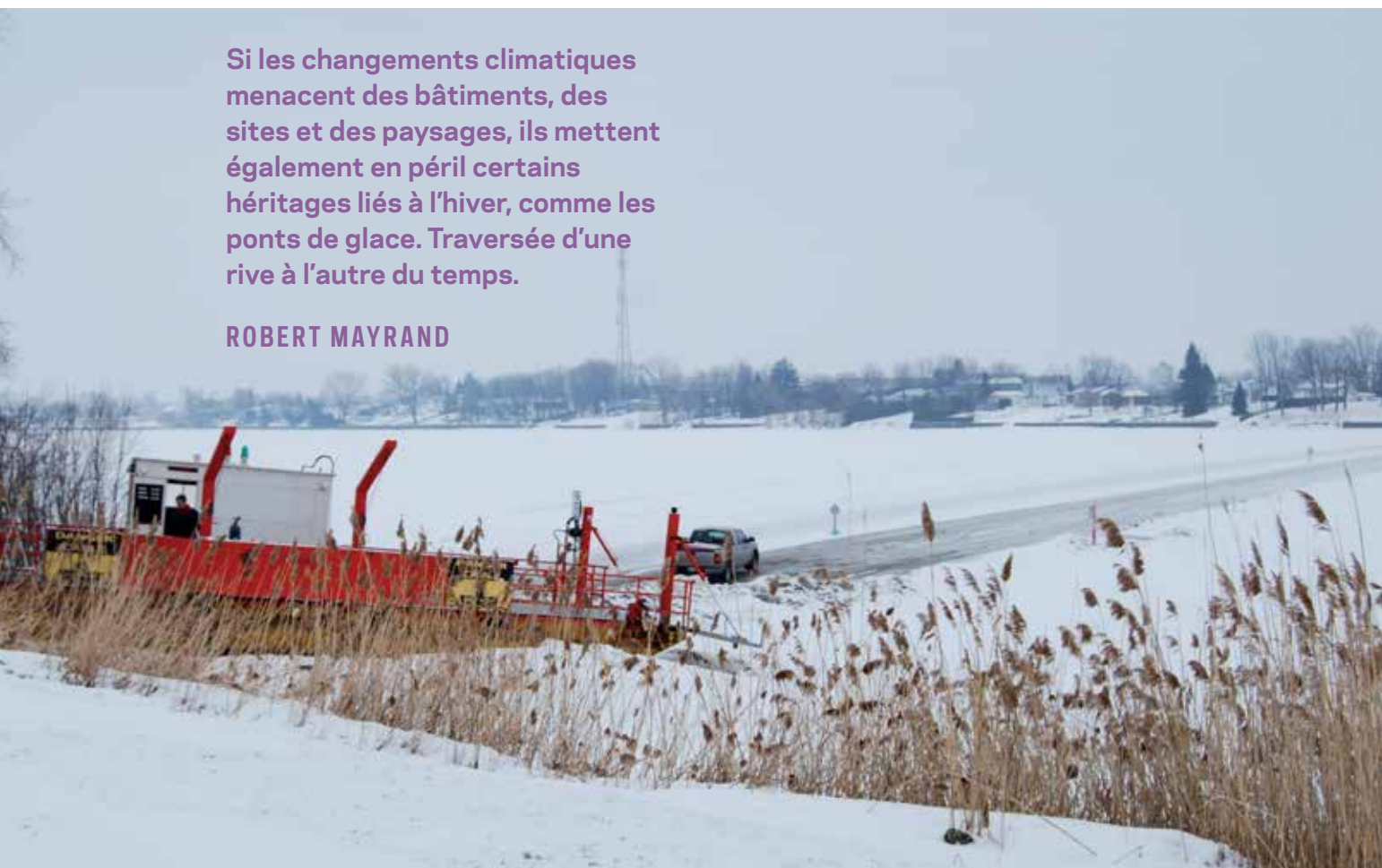
Citer cet article

Mayrand, R. (2018). Un legs fragile. *Continuité*, (156), 26–27.

Un leg

Si les changements climatiques menacent des bâtiments, des sites et des paysages, ils mettent également en péril certains héritages liés à l'hiver, comme les ponts de glace. Traversée d'une rive à l'autre du temps.

ROBERT MAYRAND



Forgés par la nature, superbes témoins de notre adaptation à l'hiver, les ponts de glace ont marqué le paysage québécois depuis le Régime français jusqu'à aujourd'hui. Mais les bouleversements du climat auront-ils finalement raison d'eux ?

Avant l'arrivée des voitures et des infrastructures nécessaires à leur usage, nos déplacements n'étaient envisageables qu'en nous adaptant à notre environnement. La carriole l'été, la *sleigh* l'hiver, ou encore l'autoneige, nous permettaient de franchir les distances, non pas en combattant notre réalité géographique et climatique, mais en nous y conformant de la façon la plus efficace possible.

Une tradition qui remonte à loin

Depuis les débuts de la colonie jusqu'au milieu du XX^e siècle, l'hiver posait une contrainte réelle pour le transport terrestre, mais il en était tout autrement sur les cours d'eau. Les ponts de glace, qui se formaient entre les villes et villages riverains du grand fleuve et des rivières du Québec, devenaient une réelle bénédiction en facilitant la circulation des habitants et des marchandises. Ces formations naturelles, qui s'installaient au mois de décembre et perduraient jusqu'au mois d'avril, parfois de mai, contribuaient même à une hausse des activités commerciales pendant l'hiver.

s fragile

Au XIX^e siècle, l'utilisation des ponts de glace est une pratique courante, bien qu'en remontant le fleuve, ceux-ci se font plus rares à cause de l'eau salée, des courants et des marées. Entre Québec et Lévis, par exemple, le pont de glace se forme seulement 11 fois dans la première moitié du XIX^e siècle.

Montréal, de son côté, est desservie annuellement par plusieurs ponts de glace, l'un d'entre eux allant jusqu'à accueillir une voie de chemin de fer pour relier Hochelaga et Longueuil entre 1880 et 1883. Le recours aux ponts de glace déclinera toutefois rapidement avec la construction des ponts qui traversent le fleuve Saint-Laurent et ses affluents, et avec l'apparition des brise-glaces.

Toujours greffés au paysage

Si l'histoire des ponts de glace du Saint-Laurent est bien connue, celle de ceux qui enjambaient les grandes rivières du Québec, jusqu'au milieu du XX^e siècle, l'est beaucoup moins. Le caractère sporadique et éphémère de ces structures aura possiblement contribué à nous les faire oublier. Au point où on serait porté à croire que les ponts de glace ont disparu depuis les années 1950, devenus obsolètes avec l'essor de notre réseau routier. Pourtant, à quelques rares endroits au Québec, cette tradition persiste grâce à la volonté des résidents et des municipalités riveraines.

Dans le sud du Québec, seulement quatre ponts de glace apparaissent désormais l'hiver. Trois se forment sur la rivière des Outaouais : entre Hudson et Oka, entre Pointe-Fortune et Saint-André-d'Argenteuil et entre Lefavre et Fassett, ce dernier reliant le Québec et l'Ontario. Un autre pont se crée sur la rivière Richelieu, faisant le lien entre Saint-Antoine-sur-Richelieu et Saint-Denis-sur-Richelieu.

Malheureusement, pendant l'hiver 2017-2018, seul le pont de Pointe-Fortune a été mis en service. Et dans les trois dernières années, le pont de Saint-Antoine-sur-Richelieu n'a pu être ouvert que quatre jours. Cependant, en 2015, la saison froide a été plus favorable aux ponts de glace ; ce même pont a été ouvert pendant 59 jours. Cette observation nous porte à croire que les variations extrêmes de température ont plus d'impact négatif sur la formation naturelle des ponts que la hausse moyenne de la température, bien que les deux phénomènes soient attribuables au réchauffement climatique.

Un savoir-faire précieux

Il faut savoir que la réalisation d'un pont de glace demande des conditions climatiques optimales durant le court laps de

temps où la glace se forme sur le cours d'eau. Cette année, la température moins froide et les précipitations de neige hâtives ont favorisé la formation rapide d'une glace blanche, fragile et friable. Il est devenu presque impossible de construire une structure solide sur cette fine couche, malgré les froids intenses du mois de décembre frôlant les moins 30 degrés Celsius.

Les redoux, ainsi que l'alternance de pluie et de neige, sont autant de facteurs qui contribuent à fragiliser les ponts de glace. Les rejets des égouts de surface et des réseaux sanitaires qui circulent sous la glace, tout comme le drainage accéléré des terres riveraines, contribuent aussi, par leurs remous et leur chaleur, à affaiblir ces structures.

Le savoir-faire nécessaire à la construction et à l'entretien d'un pont de glace, transmis d'une génération à l'autre, est rare et précieux. La personne responsable du projet assume un immense fardeau qui se reflète en frais d'exploitation et en coûts d'assurance. Dans ces conditions, il n'est pas étonnant que la relève se fasse rare. À Saint-Antoine-sur-Richelieu, M. René Chagnon, maintenant âgé de 78 ans, assume depuis plus de 18 ans cette responsabilité sous contrat avec les municipalités riveraines, mais toujours sans personne à qui transmettre son savoir. Pour les municipalités, une structure aussi imprévisible et instable est difficilement compatible avec une saine planification, et nécessite une réévaluation fréquente.

Pourtant, encore aujourd'hui, tous s'entendent pour reconnaître les atouts que représentent les ponts de glace pour la population et le commerce local. Surtout, on s'accorde sur l'importance de ce patrimoine singulier qui porte avec lui le souvenir inoubliable du moment où, pour la première fois, nos ancêtres ont marché sur l'eau pour se rendre au village voisin. Or, avec la menace climatique, nul ne peut prévoir quand la débâcle emportera, malheureusement, le dernier des ponts de glace du Québec. ♦

← Sur le Richelieu, le pont de glace est demeuré fermé cette année. Il n'a été ouvert que quatre jours au cours des trois dernières années.

Photo : Normand Vigeant

Robert Mayrand est urbaniste-historien consultant en patrimoine.
